

REGULAMENTO DESPORTIVO



S.P.I.D CUP 2022

FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO

CLUBE DE ARRANCADA DE ITATIBA

Este Regulamento Desportivo é composto de 17 capítulos com seus artigos relacionados a seguir:

Capítulo I – Definição;

Capítulo II – Categorias;

Capítulo III – Inscrição e Participação;

Capítulo IV – Credenciamento;

Capítulo V – Provas;

Capítulo VI – Adiamento e interrupção da prova;

Capítulo VII – Critérios para pontuação/premiação/bonificação/descarte

Capítulo VIII – Oficiais de competição;

Capítulo IX – Cronometragem;

Capítulo X – Identificação de veículos competidores;

Capítulo XI – Vistoria técnica;

Capítulo XII – Pista oficial;

Capítulo XIII – Baterias de tomadas de tempo;

Capítulo XIV – Obrigações e responsabilidades;

Capítulo XV – Reunião com direção de prova – (Briefing);

Capítulo XVI – Conduta desportiva;

Capítulo XVII – Disposições finais e penalidades;

Capítulo I – Definição

- **Art. 01** – As provas do **Campeonato SPID CUP 2022**, e temporada 2022 serão organizadas pelo Clube de Arrancada de Itatiba, com a supervisão da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) e da Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP). E será regida pelo regulamento abaixo:
- **Art. 1.1** – As **provas de Arrancada** regidas por este regulamento acontecerão na pista do São Paulo Internacional Dragway S.P.I.D – Itatiba – SP - Cada etapa será homologada pela Federação de Automobilismo do Estado de São Paulo com a anuência e homologação sempre da mesma (FASP).
- **Art. 1.1.2** – As etapas do **Campeonato SPID CUP 2022**, serão realizadas em 3 (três) etapas, conforme calendário, as demais não pontuam para o campeonato 2022.:

Pre – Stage – 25 a 27 de março

1ª Etapa - dias 10 a 12 de junho

2ª Etapa - dias 26 a 28 de agosto

3ª Etapa - dias 07 a 09 de outubro

Festival SPID Arrancada – 24 a 27 de novembro.

Podem ocorrer alterações nas datas e locais. Caso isso ocorra, será divulgado com antecedência mínima de 30 dias.

- **Art. 1.2** - As etapas do **Campeonato SPID Cup 2022** serão regidas pelos seguintes códigos:
 1. **Código Desportivo Internacional (CDI).**
 2. **Código Desportivo do Automobilismo (CDA).**
 3. **Regulamento Desportivo do Campeonato de Arrancada SPID Cup 2022 e adendos.**
 4. **Regulamento Técnico Padrão FASP - CBA para provas de Arrancada 2022 e adendos.**

- **Art. 02** – Poderão participar das **Provas de Arrancada do Campeonato SPID Cup 2022**, todos os pilotos filiados e habilitados pela **Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA)**, observando os termos deste regulamento. No ato da inscrição, o piloto deverá apresentar a cédula desportiva da **Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) 2022** ou recibo emitido pela **Federação de Automobilismo de seu Estado (FAU)**, estando dentro do seu prazo de validade.
- **Art. 03** – Caso ocorra alguma infração que não esteja prevista nestes regulamentos, somente **os organizadores em conjunto com os comissários da Federação de Automobilismo do Estado de São Paulo (FASP)**, decidirão de comum acordo, qual a melhor ação ou medida a ser seguida.
- **Art. 04** – Somente serão aceitos adendos a este Regulamento Desportivo ou ao Regulamento Técnico que estiverem em acordo com as normas e prazos estipulados pela Federação de Automobilismo do Estado de São Paulo (FASP).
- **Art. 05** – Cada prova terá o seu **Regulamento Particular de Prova** onde será definido o cronograma, as autoridades desportivas e técnicas e outras informações complementares para a realização da prova.

Capítulo II – Categorias

- **Art. 06** – As **Provas do Campeonato SPID Cup de Arrancada 2022** serão compostas por 18 (dezoito) categorias automobilísticas oficiais, sendo elas:

1)	Standard	- ST
2)	Street Tração Traseira	- STT
3)	Dianteira Turbo C	- DT - C
4)	Dianteira Turbo B	- DT - B
5)	Traseira Street Turbo	- TST
6)	Traseira Original	- TO
7)	Turbo Traseira B	- TT - B
8)	Turbo Traseira A	- TT - A
9)	Traseira Super	- TS
10)	Força Livre Dianteira	- FLD
11)	Força Livre Traseira	- FLT
12)	Super Livre	- OL/SL
13)	Extreme 10.5	- XTM
14)	Pro Mod	- PM
15)	Dianteira Turbo A	- DTA
16)	Dianteira Turbo A Light	- DTAL
17)	Drag Jr	- DJ
18)	Drag Light\Top	- DLT

Art. 07 – Cada categoria, será regida pelo **Regulamento Técnico padrão FASP para provas de Arrancada 2022**, redigido e homologado pela Federação de Automobilismo do Estado de São Paulo (FASP) e Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA).

- **Capítulo III – Inscrição e Participação**

- **Art. 08** – O piloto poderá efetuar a sua inscrição antecipadamente, conforme as datas divulgadas no **Regulamento Particular de Prova**.
- **Art. 09** – Não será permitida a inscrição de mais de um piloto por veículo, na mesma categoria.
- **Art. 10** – Preparador / Mecânico que estejam regularmente filiados e habilitados pela **Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA)**, poderão efetuar testes no veículo de competição apresentando, no ato da inscrição, a cédula desportiva da **Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA)** ou do recibo emitido pela sua **Federação**, estando ambos dentro do seu prazo de validade. Para a realização destes testes será obrigatório a autorização dos **Oficiais de Prova**, nos horários dos treinos teste determinados pela direção de prova, sendo que no ato da confirmação da inscrição o Preparador / Mecânico deverá solicitar sua autorização para este fim. O controle será feito através de **pulseira específica**, que será entregue no ato da inscrição. Será aceito um Preparador / Mecânico para cada veículo inscrito.
- **Art. 11** – Serão aceitas inscrições de veículos em mais de uma categoria, desde que os veículos se enquadrarem nas exigências do **Regulamento Técnico** da categoria em questão. O piloto pagará o valor de uma inscrição para cada categoria que se inscrever.
- **Art. 11.1** – Será exigida uma quantidade mínima de (4) quatro carros inscritos por categoria pra que a mesma faça parte da etapa. Caso a quantidade de inscritos não atinja a quantidade mínima até o prazo estipulado pela organização do evento no regulamento particular de prova, será feito migração automática para a categoria que o veículo de competição se enquadre em conformidade com o regulamento técnico.
- **Art. 11.2** – O prazo limite será até o início da primeira bateria classificatória, essa comunicação deve ser feita em briefing pela direção de prova.
- **Art. 12** – O valor da inscrição por veículo será definido pelo **Regulamento Particular de Prova**, bem como os procedimentos para efetivação da inscrição.
- **Art. 13** – Todo o piloto que inscrever seu veículo nas **Provas do Campeonato SPID Cup de Arrancada 2022**, acata as determinações regidas neste **Regulamento, Manual de Normas SPID, Código Desportivo do Automobilismo (CDA)**, como também do **Regulamento**

Técnico específico que estarão à disposição no site oficial da CBA e das Federações locais.

- **Art. 14** – Em caso de **desclassificação ou penalização do piloto na prova**, por desrespeito aos itens descritos **neste Regulamento no Código Desportivo do Automobilismo (CDA), Regulamento Técnico da categoria, e Manual de Normas SPID**, implicará na perda da taxa de inscrição.
- **Art. 15** - É de responsabilidade do piloto (concorrente) todos os fatos relativos ao seu respectivo veículo.
- **Art. 16** - Somente os pilotos/equipes inscritos poderão conduzir os respectivos veículos no **Grid de Largada** e na **área de alinhamento para pista**, no momento das tomadas de tempo oficiais, mata – mata, treino oficial.
- **Art. 17** - A condução do veículo na pista por piloto não inscrito na prova em questão ou inscrito em outro veículo **implicará na exclusão dos dois pilotos. Os dois pilotos poderão ser multados conforme determinação dos Comissários Desportivos, na forma prevista no CDA 2022.**
- **Art. 18** – Quando estiver no **Grid de Largada** o piloto estará sujeito ao exame no aparelho de ar alveolar pulmonar (**Bafômetro**) e somente estará apto a participar da largada se o resultado do exame **for igual a 0,0 mg de álcool por litro de ar expelido**. No caso do resultado ser maior do que 0,0mg de álcool por litro, **o piloto transgressor estará automaticamente desclassificado da prova.**
- **Art. 19** – Os pilotos inscritos poderão ser sorteados aleatoriamente pelos **Oficiais de prova** para participar do exame com o aparelho de ar alveolar pulmonar (**Bafômetro**), que serão realizados no próprio Grid ou a qualquer momento durante o evento.
- **Art. 20** – No caso de **oficiais de prova** julgar necessário, qualquer **piloto inscrito poderá ser convocado a qualquer momento**, para fazer o exame com o aparelho de ar alveolar pulmonar (**Bafômetro**).
- **Art. 21** – Toda vez que for convocado ou sorteado, o piloto deverá se submeter ao exame com o aparelho de ar alveolar pulmonar (**Bafômetro**), mesmo que já tenha feito na mesma etapa. **O piloto que se recusar em fazer o exame com o aparelho de ar alveolar pulmonar (Bafômetro) será automaticamente excluído da Etapa.**

Capítulo IV – Credenciamento

- **Art. 22** – O piloto que estiver inscrito na prova terá direito a sua credencial e mais as credenciais para mecânicos, integrantes da sua

equipe e/ou para convidados onde **as quantidades, como também as áreas liberadas para acesso serão limitadas conforme sua categoria.** Caso o piloto ainda necessite de credenciais extras, poderá efetuar a compra na secretaria de prova no ato da inscrição respeitando quantidade estipulada pelo organizador do evento.

- **Art. 23** – Essas credenciais serão numeradas e identificadas em cada inscrição, ficando o piloto inscrito sendo o único responsável pelas pessoas que as utilizarão, ficando sujeito a pena conforme a gravidade da infração prevista ou não **neste Regulamento, Manual de Normas SPID, Regulamento Desportivo da CBA** e ou no **Código Desportivo do Automobilismo (CDA).**
- **Art. 24** – As áreas liberadas para o acesso das credenciais seguirão conforme abaixo:
 1. **Credencial Piloto (ou pulseira Piloto) – Acessa a Arquibancada / Box / Pista;**
 2. **Credencial Equipe – Acessa a Arquibancada e Box;**
 3. **Pulseira de Mecânico de Teste (preparador) – Acessa Pista nos horários de testes e Box;**
 4. **Pulseira de Pista – Acessa a Pista no momento da largada do respectivo carro da equipe;**
 5. **Credencial Box – Acessa a Arquibancada / Box; - conforme liberalidade de cada pista;**

Observação: O portador da credencial de Mecânico de Teste poderá efetuar testes no veículo conforme (Art. 10)

- **Art. 25** – Cada inscrição receberá a seguinte quantidade de credenciais:
 - **Pulseira Piloto – 01 (uma)**
- **Art. 26** – As categorias, além das credenciais descritas anteriormente, terão direito a **pulseiras de acesso a pista**, definidos pelo Regulamento Particular de Prova, conforme as condições de segurança de cada pista. As pulseiras serão entregues conforme regulamentação e local de cada promotor.
- **Art. 27** – **Crianças menores de 12 anos** somente poderão **caminhar na Área de Box acompanhadas de uma pessoa maior responsável.** Caso seja apurado pelos organizadores e ou oficiais da prova a infração, o piloto será desclassificado da prova perdendo todas as puxadas registradas, inclusive recordes. Esta condição pode ser modificada em cada pista seguindo a determinação do Juizado de Menores do município.
- **Art. 28** – As credenciais somente serão liberadas após a assinatura do piloto estando ciente da sua responsabilidade para com elas.

- **Art. 29** – Algumas categorias terão direito a credenciais especiais para **veículos de apoio**. Estes veículos deverão ficar estacionados em locais determinados pela organização da etapa e somente serão utilizados para apoio às equipes. As categorias com direito a este tipo de credencial serão definidas pelo Regulamento Particular de Prova, levando em conta as condições de cada pista participante.

Observação: O veículo com credencial de pista, poderá também rebocar veículos de outros pilotos, desde que a categoria como dos mesmos permita o uso deste recurso.

- **Art. 30** – O piloto inscrito será o único responsável pelo veículo credenciado e caso seja apurado pelos **organizadores e/ou oficiais da prova** a condução deste veículo, seja com a sua velocidade acima do permitido, ou seja, por qualquer manobra que ofereça risco de acidentes e ou ainda seja trafegando por área não permitida, **o piloto será desclassificado da prova perdendo todas as puxadas registradas, inclusive recordes, mesmo não sendo o piloto o motorista do veículo em questão.**
- **Art. 31** – As credenciais somente serão liberadas, após a assinatura do piloto no termo estando ciente que é o único responsável como também irá fazer com que as pessoas que utilizarão destas credenciais cumpram todos os itens descritos **neste Regulamento, no Manual de Normas SPID e no Código Desportivo do Automobilismo (CDA).**
- **Art. 32** – As **carretas ou reboques** não serão autorizados a permanecer na **Área de Box**. No ato da inscrição o piloto deverá fazer o cadastro destes veículos onde receberá a informação do local apropriado para estacionar. É de inteira e total responsabilidade do piloto e equipe o estacionamento da devida carreta / reboque bem como utilização de travas anti-furtos de segurança. A responsabilidade por furto das carretas/reboque é do piloto e equipe.

Capítulo V – Provas

- **Art. 33** – Cada Etapa terá o seu **Regulamento Particular de Prova**.
- **Art. 34** – As **Provas do Campeonato Spid Cup 2022 de Arrancada** serão realizadas de acordo com o Calendário divulgado e com os horários pré-definidos e divulgados no item cronograma do **Regulamento Particular de Prova**, que estará à disposição nos sites oficiais.
- **Art. 35** – As **Provas de Arrancada** serão compostas de treinos livres, baterias de tomadas de tempos classificatórias e sistema eliminatórias (mata-mata).
- **Art. 36** - Cronograma básico:

Art. 36.1 – Sexta-feira: Treino livre oficial, conforme cronograma de prova.

Art. 36.2 - Sábado:

- **Três (3) Largadas Classificatórias, conforme cronograma de prova.** (horários conforme cronograma de prova – **Regulamento Particular de Prova**)

Art. 36.3 - Domingo:

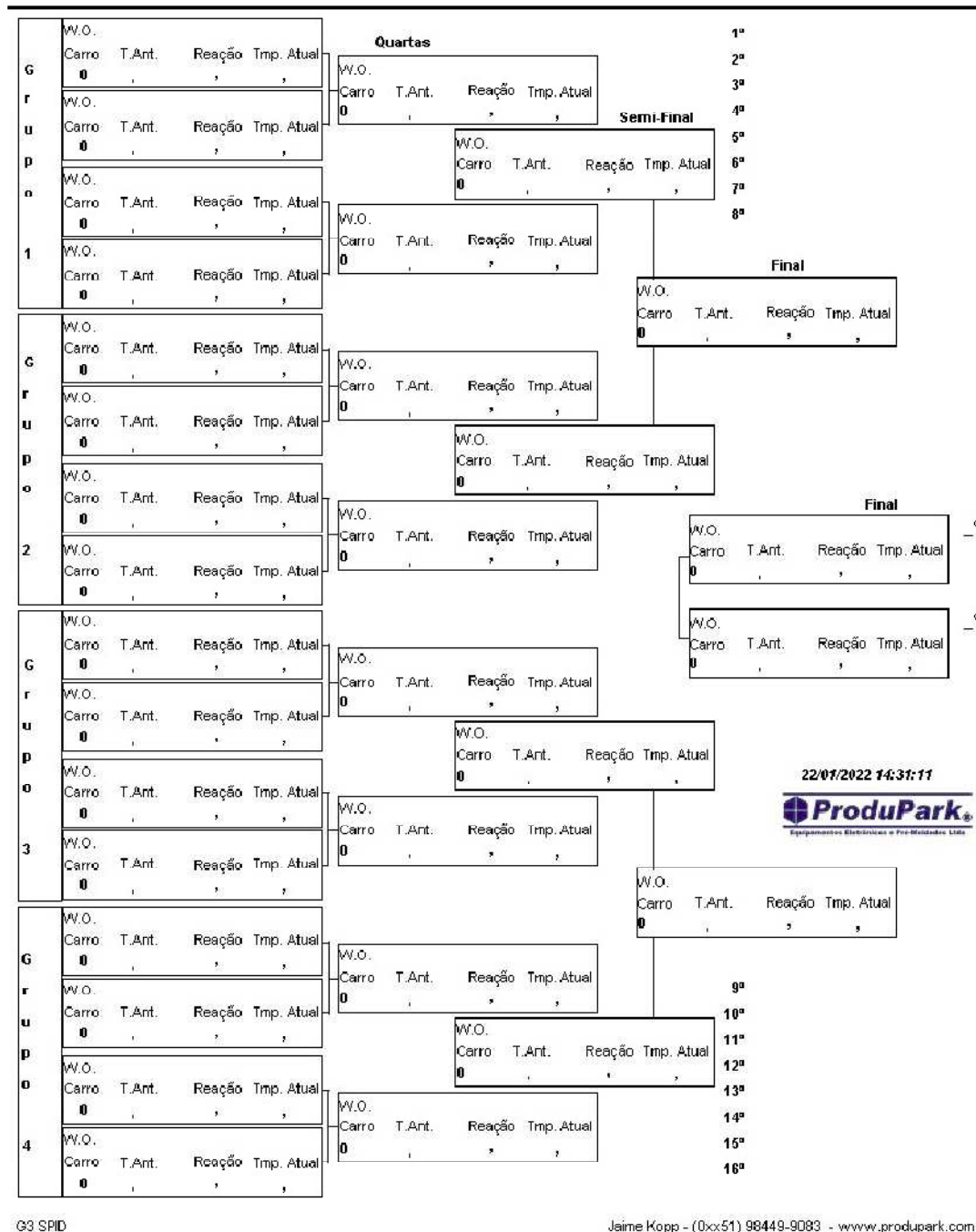
- **Uma (1) largada Classificatória** (horários conforme cronograma de prova – **Regulamento Particular de Prova**).
-
- **Eliminatorias Bracket (categoria Drag Jr):**
- Chaves 8 participantes – 1º e 2º classificados de cada categoria.
- **Largadas Eliminatórias (chaves mata-mata):**
- Chaves de 16 melhores classificados, para 24 participantes ou mais na categoria.
- Chaves de 8 melhores classificados, 12 ate 23 participantes na categoria.
- Chaves de 4 melhores classificados, 2 até 11 participantes na Categoria.

Art. 36.3.1 – Regras e Critérios chaves mata-mata:

Art. 36.3.1.1 – Participantes configura todo piloto inscitos e com no mínimo 1 tempo válido nas largadas classificatórias.

Art. 36.3.1.2 – Chaves mata-mata (16/8/4), o 1º colocado fará a disputa com o ultimo coloca de acordo sua tabela e assim sucessivamente para o demais classificados.

Chave Eliminatória
A -> (EX) CAT EXEMPLO
Campeonato Spid Cup de Arrancada 2022



- **Art. 36.3.1.3** – Para a primeira fase das eliminatórias, a escolha do lado da pista ficará sempre com o competidor que tiver o melhor tempo na fase classificatória. A escolha do lado da pista para a final será sempre com o competidor que tiver o melhor tempo na largada anterior.

- **Art. 36.3.1.4** - Caso fique número impar na chave eliminatória, o piloto que ficar sozinho ganhará por WO, mesmo assim o piloto terá que se apresentar e fazer sua largada normalmente podendo não concluir a largada.
- **Art. 36.3.1.5** - Caso o competidor venha a enfrentar problemas mecânicos em seu veículo que o impeça de completar a fase eliminatória e não possa fazer as suas largadas, será punido com a perda de largada, deixando seu rival como ganhador da largada.
- **Art. 36.3.1.6** - Em caso de chuva o critério a ser usado será o apresentado neste regulamento no **Capítulo VI – (Adiamento e interrupção da prova)** a seguir.
- **Art. 36.3.1.7** - Caso o competidor venha a enfrentar problemas mecânicos em seu veículo que o impeça de completar a fase eliminatória e não possa fazer as suas largadas, será punido como perda de largada, deixando seu rival como ganhador da largada.
- **Art. 36.3.1.8**– Caso ocorra queima de largada dos dois pilotos, na disputa do mata-mata, será considerado vencedor o piloto que fizer a menor reação negativo próxima à zero (0) ex.: piloto (A) - Q -0.010, piloto (B) Q -0.100, vencedor será piloto (A).
- **Art. 36.3.1.9** - Caso os dois competidores venham a enfrentar problemas mecânicos em seu veículo na mesma eliminatória e não possam concluir suas largadas, será declarado vencedor da disputa o que fizer menor reação.
- **Art. 36.3.1.10** - Caso algum dos dois competidores venha a sofrer desclassificação por critérios técnicos ou desportivos, passa para a próxima fase o outro competidor que estiver de acordo com os regulamentos, mesmo que tenha queimado sua largada.

Art. 36.3.2 – A classificação dos pilotos para ingressar nas chaves eliminatórias se dará pelo critério do **menor tempo total** obtido em qualquer uma das baterias de tempo classificatórias oficiais. O tempo total será a soma do tempo de pista com o tempo de reação. Será necessária ao menos uma largada válida para que o piloto ingresse na fase eliminatória.

Art. 36.3.3– Caso ocorra empate entre dois ou mais pilotos, será considerado para desempate o segundo menor tempo (pista + reação) de cada piloto, e assim sucessivamente.

- **Art. 37** - A escolha do lado da pista na primeira largada será definida por sorteio, porem posição de grid na primeira largada oficial será definido pela colocação obtida nos treinos oficiais, e alternado assim sucessivamente até o final da prova.

- **37.1** – O não alinhamento de ambos (pilotos) a partir da ordem do Starter, **luz azul do pinheirinho acesa**, será passível de punição com a perda da largada de ambos, essa decisão caberá à direção de prova, juntamente com os comissários desportivos.
- **Art. 38** - Em caso de chuva ou condições climáticas adversas o critério a ser usado será o apresentado neste regulamento no **(Capítulo VI – Adiamento e interrupção da prova)** a seguir.
- **Art. 39** - Toda a programação e horários das etapas obedecerão ao **Regulamento Particular de Prova**.

Capítulo VI – Adiamento e interrupção da prova

- **Art. 40** – Quando houver impossibilidade de realização de alguma etapa nas datas previstas no **Regulamento Particular de Prova**, por problemas climáticos ou de força maior, **os organizadores** em conjunto com os **comissários**, decidirão de comum acordo, qual a melhor ação ou medida a ser seguida, divulgando para os competidores no local e em sites oficiais.
- **Art. 41** – Se, por qualquer motivo, não seja possível a realização dos treinos, a fase de treinos será cancelada. Portanto, não haverá treinos para o evento e, sendo possível, serão realizadas as tomadas de tempo oficiais.
- **Art. 42** – Se, por qualquer motivo, não for possível realizar as baterias de tomadas oficiais, **os organizadores** em conjunto com os **comissários**, decidirão de comum acordo qual a melhor ação ou medida a ser seguida, comunicando os competidores em Briefing de chamada extraordinária.
- **Art. 43** – Se, por qualquer motivo, não seja possível realizar todas as baterias oficiais, **os organizadores**, em conjunto com os **comissários**, decidirão de comum acordo qual a melhor ação ou medida a ser seguida, comunicando os competidores em Briefing de chamada extraordinária, podendo ser validada a prova com até duas (02) baterias de tomadas de tempo.
- **Art. 44** – Caso já tenha sido iniciado o processo de baterias válidas e por problemas climáticos ou por qualquer outro motivo a prova tenha que ser encerrada, a premiação será feita por onde parou, ou seja, pela última largada válida efetuada pela categoria.
- **Art. 45** – Caso ocorram chuvas ou qualquer outro motivo que impossibilite a continuidade da prova, desde que tenham sido realizadas pelo menos duas (2) baterias completas, a etapa será considerada como concretizada.

- **Art. 46** – Caso ocorram chuvas ou qualquer outro motivo que impossibilite a realização do evento, a prova será transferida para outra oportunidade, ficando as inscrições válidas para data a ser confirmada pela organização.
- **Art. 46** – A prova cancelada por motivos de segurança não sofrerá reposição de data.

Capítulo VII – Critérios para Pontuação / Premiação / Records/ Bonificação / Descarte

- **Art. 47** – Serão premiados com troféus no final do evento os três (3), melhores colocados de cada categoria e serão classificados da seguinte maneira:
- **Art. 47.1** - 1º colocado Vencedor da chave mata-mata
- **Art. 47.2** - 2º colocado perdedor da chave mata-mata 3º colocado e demais colocados serão definidos pelo soma de reação e tempo de pista, do menor para o maior, tempos fornecidos pela cronometragem oficial do evento.

Art. 47.3 – Para homologação de records, será obrigatória a apresentação do carro juntamente com o piloto logo após a largada oficial.

Art. 47.4 – Todas as **categorias do campeonato Spid Drag Race de arrancada 2022**, terão direito a seus records homologados, desde o carro competidor enquadre de acordo com o regulamento técnico da categoria.

Art. 47.5 - Records valerão somente para a temporada do ano vigente, os mesmo serão zerados (expiram) no final da temporada.

- **Art. 48** – Serão pontuados os oito melhores classificados de cada etapa conforme tabela abaixo:

CLASSIFICAÇÃO	PONTOS	CLASSIFICAÇÃO	PONTOS
1º Colocado	25	6º Colocado	6
2º Colocado	20	7º Colocado	3
3º Colocado	15	8º Colocado	1
4º Colocado	12		
5º Colocado	09		

Art. 48.1 – Será feito a somatória de pontos para o piloto a cada etapa pela colocação do piloto fornecido pela cronometragem oficial.

Art. 48.2 – caso haja empate de pontos entre dois pilotos no final do campeonato, o critério para desempate ocorrerá:

1. Número de vitórias, ou melhor, colocação consequentemente.
2. O piloto que fez a vitória na primeira etapa ou consequentemente.
EX. (piloto “A” venceu a primeira etapa, piloto “b” venceu a última etapa, o campeão será o piloto “A”).
3. Maior número de recordes na categoria do ano.

No **Campeonato SPID Cup de Arrancada 2022** não haverá descarte de pontos.

Capítulo VIII – Oficiais de Competição

- **Art. 49** – Os oficiais de competição serão nomeados pela FAU e divulgados em cada **Regulamento Particular de Prova**.

Capítulo IX – Cronometragem

- **Art. 50** – A cronometragem será realizada com equipamento e sistema específico para a modalidade, com fotocélulas ao longo da **Área de Competição**. O sistema conta com sinalização sequencial de largada (Full Tree Sequences), e sequência profissional (Pro Tree Sequences) com tempo de reação e tempo de pista, onde somados os dois tempos, se obterá o tempo total de cada participante.
- **Art. 51** – Todas as categorias usarão o sistema de largada obedecendo à regulamentação específica da categoria. **(Sistema de largada sequencial, onde as 3 lâmpadas amarelas de largada do pinheirinho se acenderão na sequência e logo após acende a lâmpada verde, dando o início da largada). Sistema de largada Profissional, onde as 3 lâmpadas amarelas de largada do pinheirinho se acenderão ao mesmo tempo, e logo após acende a lâmpada verde, dando o início da largada).**
- **Art 51.1** - Regulamentação de modos de contagem regressiva do pinheirinho (árvore).
- **Sequencial Full Tree:** Categorias ST, STT, DTC, DTB, Drag Jr.
- **Profissional Pro Tree:** Categorias TO, TST, TT-B, TT-A, TS, OL-SL, XTM, PRO MOD, DRAG TOP\LIGHT, FLD, FLT, DTA, DTA LIGHT.
- Não serão, divulgados parciais nos placares oficial de tempo, essas parciais somente serão divulgadas na papeleta time slip, e na impressão oficial a cada finalização de baterias.

Observação: Ler Sistema de Alinhamento no Capítulo XIII, Artigo 77, deste Regulamento onde é descrito como serão alinhados os veículos antes da largada.

Capítulo X - Identificação de Veículos Competidores

- **Art. 52** – O veículo competidor deverá estar identificado conforme o **Regulamento Técnico** de cada categoria.
- **Art. 53** - Para serem vistoriados os veículos deverão estar identificados com o respectivo número registrado no ato de inscrição, que será definido na **1ª etapa do Campeonato ou temporada**, por ordem de inscrição, com direito de uso até o final do campeonato ou temporada.
- **Art. 54** - Cada piloto deverá reservar ainda, dois espaços de 10 Cm x 30 Cm, no veículo que estiver inscrito, para aplicação de logomarcas dos patrocinadores oficiais do evento. (A critério do promotor do evento).

Capítulo XI – Vistoria técnica

- **Art. 55 - Convocação para vistoria** - Todos os veículos inscritos deverão passar por uma vistoria técnica antes de iniciar as atividades desportivas da prova. Esta vistoria será realizada em local próprio dentro de cada praça desportiva, e os horários para a realização constarão do **Regulamento Particular de Prova**.
- **Art. 56** - Os veículos inscritos poderão ser convocados para realização de vistoria, a qualquer momento durante a prova ou até 30 minutos após o seu encerramento, independente da vistoria prévia.
- **Art. 57** - A recusa do piloto em submeter seu veículo à vistoria, quando convocado, ou sua ausência injustificada implicará no impedimento temporário do veículo ou sua desclassificação da prova, além das sanções previstas no **Código Desportivo do Automobilismo (CDA)**.
- **Art. 58 – Irregularidades** - Caso durante a vistoria, ou durante os treinos ou tomadas de tempo, os comissários de vistoria constatar qualquer irregularidade no veículo, nos equipamentos individuais do piloto, ou qualquer anormalidade em relação ao regulamento, fica a critério, das mesmas convocar a qualquer momento o piloto com seu veículo de competição para uma nova vistoria. O veículo que estiver em desacordo com o regulamento poderá ser impedido de participar dos treinos ou das tomadas de tempo até que a irregularidade ou anormalidade constatada seja corrigida e ou ainda poderá ser excluído de uma tomada de tempo específica e ou poderá ser desclassificado da prova. A vistoria prévia não torna válida qualquer irregularidade constatada no veículo durante a prova.

Art. 58.1 - Vistoria antes de cada largada

Os veículos poderão passar por vistoria antes de cada largada. Esta vistoria será realizada em local específico que será informado no briefing. No local definido para a vistoria não poderá haver manutenção de qualquer tipo. Os veículos que estiverem com o(s) item(s) vistoriado(s) irregular, serão desclassificados da bateria em questão e não poderão participar desta.

Art. 58.2 - Vistoria após cada largada

Art. 58.2.1 - Os veículos, após cada largada oficial, poderão ser convocados para vistoria técnica. Esta vistoria será realizada na pista de retorno para o Box, em local a ser informado em briefing.

Art. 58.2.2 - O carro que estiver irregular no(s) item(s) vistoriado(s) será desclassificado da bateria que acabou de participar, perdendo o direito aos tempos obtidos. Se a irregularidade constatada for após a última bateria classificatória oficial do evento, o veículo será desclassificado de todas as baterias. Perdendo o direito a todos os tempos obtidos no evento. No caso específico do item ser altura do veículo, a desclassificação será apenas da bateria em questão, mesmo sendo na bateria final.

Art. 58.2.3 - Se a irregularidade for constatada após alguma bateria que não seja a última do evento, o comissário técnico poderá autorizar que o veículo seja enquadrado ao regulamento e o piloto possa participar das baterias restantes, perdendo o direito somente ao tempo obtido na bateria em que foi constatada a irregularidade.

- **Art. 59** – Em caso de **quebra de “recorde”**, será obrigatório ao piloto com seu veículo passar por nova vistoria logo após sua largada para homologação do mesmo. O registro (homologação) do recorde tem validade somente para a temporada do ano vigente.

Capítulo XII – Pista Oficial

- **Art. 60** – A Pista Oficial 201,16 metros (1/8 de milha) de área de **aceleração cronometrada**.
- **Art. 61** – É estritamente proibido efetuar testes, manobras de risco, corte de giro com o veículo de competição, que possa configurar conduta anti desportiva na **Área de Frenagem**, nas **Pistas de Retorno**, na **Área de Box** ou em qualquer lugar fora da **Área de Competição**, estando sujeito a penalidades previstas neste **Regulamento, Manual de normas SPID e, no Código Desportivo do Automobilismo (CDA)**.
- **Art. 62** – É estritamente proibido efetuar testes com o veículo em movimento nos estacionamentos, estando o piloto sujeito a penalidades previstas neste **Regulamento, manual de normas SPID, Código**

Desportivo do Automobilismo (CDA) e, no Código Nacional de Trânsito.

- **Art. 63** – Os testes de veículos e treinos de aceleração são limitados aos horários de treinos livres na **Área de Competição**, conforme **Regulamento Particular de Prova**.

Observação: Os testes na área de Box são limitados ao funcionamento e regulagem de motor com o veículo parado.

- **Art. 64** – Caso seja apurado pelos organizadores e ou oficiais da prova, testes com os veículos fora da **Área de Competição** o piloto será desclassificado da prova perdendo todas as puxadas registradas, inclusive recordes.
- **Art. 65** – A circulação dos veículos inscritos é limitada à **Área de Box** e às **Áreas de Acesso ao Grid e Pista de Retorno**, sendo o deslocamento do veículo limitado a condução moderada, obedecendo à velocidade máxima de cada área de circulação. O piloto que infringir esta determinação estará sujeito a penalidades ou até mesmo a desclassificação da prova, perdendo todos os tempos das puxadas anteriores, inclusive recordes.
- **Art. 66 – Velocidades permitidas nas Áreas de Circulação:**
 1. **Área de Box – Velocidade Máxima Permitida – 10 km/h**
 2. **Área de Acesso ao Grid – Velocidade Máxima Permitida – 10 km/h**
 3. **Pista de Retorno* – Velocidade Máxima Permitida – 20 Km/h***

***Quando o veículo estiver rebocando qualquer veículo a Velocidade Máxima Permitida será de 20 Km/h.**

- **Art. 67** – Caso seja apurado pelos organizadores e ou oficiais da prova, **os veículos de competição ou credenciados, seja com a sua velocidade acima do permitido, ou seja, por qualquer manobra não compatível com a competição oferecendo risco de acidentes**, o piloto responsável por esse(s) veículo(s) será desclassificado da prova perdendo todas as puxadas registradas, inclusive recordes, **mesmo que não seja o piloto o condutor do veículo em questão.**
- **Art. 68** – É estritamente proibida a circulação de veículo que não seja de competição ou autorizados pela organização da prova na **Pista Oficial**. Para rebocar os veículos competidores após a sua largada, os veículos de apoio credenciados, deverão seguir pela **Pista de Retorno (ou pela pista indicada pela organização)**, obedecendo aos limites de velocidade estabelecidos. Os veículos competidores estarão aguardando o veículo de apoio na **Área de Reboque** situada no final da pista na **Área de Frenagem**.

- **Art. 69 – O piloto / inscrito será o único responsável pelos condutores dos veículos credenciados que deverá conhecer e cumprir esse regulamento.**
- **Art. 70 – O organizador se compromete a rebocar os veículos de competição, dentro da Pista Oficial, caso seja necessário, até a Área de Reboque** situada no final da pista, de modo que não comprometa o andamento da prova.
- **Art. 71 – Para não comprometer o andamento da prova e por motivos de segurança, não será permitido que o piloto saia do veículo após o término da puxada estando dentro da Pista Oficial.** Este somente poderá descer do veículo quando estiver na **Área de Reboque**, sob pena de perder o tempo da puxada.
- **Art. 72 – Em caso de pane mecânica ou acidentes na Pista Oficial, fica permitido à saída do piloto de dentro do veículo, desde que não comprometa a sua segurança e nem a segurança do piloto concorrente.**
- **Art. 73 - Será instituída penalização por veículo de competição que sujar a pista: Na primeira vez, multa correspondente à 01 (uma) UP; na segunda vez, multa correspondente à 2,5 UP's; na terceira vez, exclusão do piloto da prova. Esta sujeira poderá ser causada por meio de óleo, água do cooler e óleo do bandejão sujo.**

Capítulo XIII – Baterias de Tomadas de Tempo / Sistema de Alinhamento

- **Art. 74 – Baterias** – Os pilotos e seus respectivos veículos inscritos serão convocados, via sistema de som oficial da prova, por categoria, para a **Área de Grid (pré-alinhamento)**. Somente os oficiais responsáveis poderão determinar e liberar os veículos presentes na **Área de Grid** para o **Alinhamento na Pista**.
O não comparecimento do piloto com o respectivo veículo para o Grid de largada será entendido como ausência ou desistência do piloto naquela bateria. Só terão acesso à pista, os veículos devidamente vistoriados e liberados. **Os veículos ou pilotos que não atenderem as exigências deste regulamento, não serão autorizados a alinhar na pista.**
- **Art. 75 – Tomadas de tempo, Chave mata-mata** – Sob orientação dos **oficiais de Prova** e dentro dos horários estipulados pelo **Regulamento Particular de Prova**, os veículos da **Área de Grid**, serão liberados para alinhar na pista e efetuarem as tomadas de tempo.
- **Art. 76 – Aquecimento de pneus (Burnout)** - Durante a realização dos treinos livres, tomadas de tempo oficiais e eliminatórias é permitido ao piloto efetuar uma (1) manobra de aquecimento de pneus (Burnout)

antes de alinhar para largada, mediante autorização prévia dos comissários, de acordo com o descrito abaixo:

- **Art. 76.1** - O Burnout para as categorias abaixo ficam na seguinte forma:
- **Art. 76.1.1 - Categorias:** ST / STT /DTC/ DTB/ DRAG JR – **Até a linha dos 60 pés;**
- **Art. 76.1.2 - Categorias:** FLT / DTA / FLD /TTA / TTB /DTA-L /OL-SL/ TO/ TST/ TS/ XTM/ PROMOD/ DRAG TOP/LIGHT– **Livre.**

Observação: Serão penalizados os veículos que ultrapassarem os limites acima com perda da largada. É proibido, após voltar ou dar ré para “limpar” novamente os pneus, principalmente fora da área delimitada para Burnout.

- **Art. 76.2** - A operação de aquecimento de pneus é limitada a um (01) Burnout, obedecendo às autorizações dos **Oficiais de Prova**.
- **Art. 76.3.** - É estritamente proibido efetuar manobras que possam oferecer risco para o piloto ou a terceiros, sujeitando o piloto infrator às penalidades previstas **neste Regulamento, manual de normas SPID,** ou no **Código Desportivo do Automobilismo (CDA).**
- **Art. 76.4** - Ocorrendo situação imprevista que retarde a largada, durante ou após a operação de aquecimento de pneus, fica a cargo dos **Oficiais de Prova** determinar nova operação de aquecimento de pneus ou a substituição de veículo no Grid.
- **Art. 77 – Sistema de Alinhamento** - O sistema de alinhamento será feito em duas fases.

1ª Fase (Pré-Stage): Logo após o Burnout o piloto deverá se dirigir as células de alinhamento, onde deverá somente **pré-estagiar** (pré-stage)** e esperar seu concorrente, também **pré-estagiar** (pré-stage)**. **Posição de Pré-Alinhamento é considerada como “não alinhamento”.**

****O veículo estará pré-estagiado (pré-stage), quando as 2 primeiras lâmpadas do pinheirinho ficarem acesas.**

2ª Fase (Stage): Logo após os dois pilotos estarem **pré-estagiados** (pré-stage)** fica liberado aos mesmos entrarem para **estagiar***(stage).**

*****O veículo estará estagiado (stage), quando as 4 lâmpadas amarelas do pinheirinho ficarem acesas.**

O piloto que pré-estagiar e estagiar sem esperar seu concorrente deverá sair da área de alinhamento e iniciar novamente todo o procedimento.

Após o primeiro piloto estagiar, o segundo piloto terá no máximo 7 (sete) segundos para também estagiar, porem, essa contagem de tempo não estará disponível nos painéis oficial de tempo para visualização do piloto. Se ultrapassar este tempo acenderá a luz vermelha e terá como penalização “queima” de Largada.

3ª Fase (Largada): Quando os dois pilotos estiverem estagiados*** (stage) terão aproximadamente cinco segundos para iniciar a seqüência de largada do semáforo (pinheirinho) onde poderão largar após a 3ª lâmpada estiver apagada. Conforme sistema descrito no (Capítulo IX, Artigo 58). Quando o segundo piloto estagiar, ambos os pilotos devem estar cientes de que a sequência de largada poderá iniciar a qualquer momento, portanto deve sempre estagiar preparado para largar.

- **Art. 78 – Após apagada a luz sequencial amarela do pinheirinho será medido o tempo de reação do piloto**, onde terá o melhor tempo de reação o piloto que se aproximar de “0” zero. **Caso o valor da reação seja negativo, o piloto queimar a largada**, nesse caso acenderá a luz vermelha no pinheirinho indicando a infração, onde serão adotados os critérios descritos abaixo:
- **Art. 79 – É proibida a permanência de veículos com vazamento de óleo, água ou combustível, bem como manutenção do veículo de competição na Área de Grid e na Área de Alinhamento para pista**, podendo voltar a **Área de Grid** somente quando o problema for sanado e com autorização da direção de prova juntamente com comissários técnicos, essa autorização só é possível caso ainda estiver o último carro da categoria na área de grid.
- **Art. 80 – Durante a largada caso o competidor saia da trajetória e venha a violar a linha central que separa a pista, atingir dispositivo de cronometragem (sensores, bloco de espelhos refletores) ao longo do percurso entre a linha de largada até a linha de chegada sofrerá penalidades previstas nesse regulamento.**
 - Art. 80.1 – Quando essa infração ocorrer nas baterias classificatórias com a perda da largada.**
 - Art. 80.2 – Quando essa infração ocorrer nas disputas eliminatórias (mata-mata) será automaticamente desclassificado.**
 - Art. 80.3 – Para determinar uma violação de cruzamento da linha central, é considerada uma violação quando qualquer parte de um pneu cruza completamente a superfície da linha pintada adjacente à pista de corrida do piloto, essa linha será usada para referência.**

Capítulo XIV – Obrigações e Responsabilidades

- **Art. 81 – É obrigatório para o piloto inscrito usar todos os equipamentos individuais de segurança, como capacete fechado e**

homologado, assim como o uso de macacão de competição ou vestimenta adequada, em atenção ao que determina o CDA 2022, seção XVI, tudo conforme descrito no regulamento técnico da categoria participante, durante todos os treinos e baterias de tomadas de tempos.

- **Art. 82 – Os equipamentos individuais descritos neste Regulamento são entendidos como equipamentos mínimos de acordo com a respectiva categoria do veículo**, não dispensando o piloto de utilizar equipamentos de proteção e/ou recursos de segurança adicionais necessários e/ou compatíveis com as características de seu veículo.
- **Art. 83 – É de responsabilidade do piloto, ler, cumprir e fazer com que todas as pessoas que estão sob sua responsabilidade, cumpram todos os itens descritos neste Regulamento, manual de normas SPID, Código Desportivo do Automobilismo (CDA) e Regulamento Técnico, que estarão à disposição nos sites oficiais e também na secretária da prova**, pois estará sujeito a penalizações previstas nestes regulamentos.
- **Art. 84 – O Clube Promotor adotará o Regulamento Técnico específico para o Campeonato** em suas provas, que em **conjunto dos Oficiais da CBA e/ou FAu's** fiscalizarão os veículos inscritos conforme rege esse regulamento para cada categoria.
- **Art. 85 – Os Clubes Promotores não se responsabilizam por quaisquer problemas ou acidentes ocasionados pelo Regulamento Técnico** inclusive alterações e adendos.
- **Art. 86 – O veículo que não for de competição**, mas tiver a credencial para circular dentro da praça desportiva, **será de única responsabilidade do piloto**. Caso ocorra algum incidente o piloto será desclassificado da prova perdendo todas as puxadas registradas, inclusive recordes, mesmo que não seja o piloto o condutor do veículo em questão.
- **Art. 87 – Na portaria da Praça Desportiva, todos os veículos e pessoas poderão passar** por uma revista antes de entrar, ficando proibida o acesso dos itens abaixo:
 - a. **BEBIDA ALCOOLICA;**
 - b. **CHURRASQUEIRA;**
 - c. **BOTIJÃO DE GAS – P2 – P5 – P13;**
 - d. **CARVAO / LENHA;**
 - e. **ANIMAIS DE ESTIMAÇÃO (Exceto para animais de serviço auxiliar para pessoas deficientes);**
- **Art. 88 – Caso seja apurado pelos organizadores ou pelos Oficiais da prova, que o piloto ou qualquer pessoa sob sua responsabilidade, esteja com algum dos itens mencionados no artigo anterior dentro da Área de**

Box, o piloto será desclassificado da prova perdendo todas as puxadas registradas na prova, inclusive recordes.

- **Art. 89** – É estritamente proibida a permanência na área de **Box**, de pilotos e todas as pessoas que estão sob sua responsabilidade, em aparente estado de embriaguez, ou utilizando qualquer substância que possa alterar seu comportamento ou conduta, sub-rogando estas responsabilidades civis e criminais aos próprios pilotos e estando sujeito à desclassificação da prova e expulsão do evento, conforme a concordância destes, expressa no ato da inscrição para a prova.
- **Art. 90** – O Clube Promotor não se responsabiliza por **pilotos e/ou por todas as pessoas que estão sob sua responsabilidade** que estejam negociando ou utilizando qualquer substância que possa alterar seu comportamento ou conduta, sub-rogando estas responsabilidades civis e criminais aos próprios pilotos e estando sujeito à desclassificação da prova e expulsão do evento, conforme a concordância destes, expressa no ato da inscrição para a prova.
- **Art. 91** – O Clube Promotor não se responsabiliza por acidentes ocasionados na competição, por falta de segurança na praça esportiva, bem como danos materiais e pessoais, isentando-se de qualquer tipo de indenização e sub-rogando estas responsabilidades civis e criminais aos próprios pilotos, conforme a concordância destes, expressa no ato da inscrição para a prova.
- **Art. 92** – O Clube Promotor não se responsabiliza por danos, roubo, furto ou outro qualquer tipo de acontecimento dentro da praça esportiva, conforme a concordância dos pilotos expressa no ato da inscrição.

Capítulo XV – Reunião com direção de Prova - (BRIEFING)

- **Art. 93** – É obrigatória a presença no Briefing, de todos os pilotos inscritos na prova, convocados pela direção de prova, através do sistema de som ou conforme horários pré-determinados no cronograma descrito no regulamento particular de prova. A ausência injustificada do piloto ao Briefing poderá acarretar em punição de acordo com a decisão dos Comissários Desportivos.
- **Art. 93.1** – Igualmente será obrigatória a presença dos pilotos inscritos em qualquer Briefing “de chamada extraordinária”, cuja convocação obedecerá regras previstas no artigo acima, e acontecerão sempre que houver a necessidade de uma reunião emergencial entre os concorrentes e as autoridades da prova.

Capítulo XVI – Conduta Desportiva

- **Art. 94** – Durante sua permanência na área do evento os pilotos e integrantes de sua equipe deverão observar conduta desportiva própria

entre si e em relação aos demais participantes, de acordo com o que estabelece o CDA 2022.

- **Art. 95** – Durante os treinos e baterias de tomada de tempo oficiais os pilotos deverão conduzir seus veículos de acordo com as determinações do presente regulamento, e do CDA 2022.
- **Art. 96** – É proibido antes, durante ou após qualquer tomada de tempo oficial ou de treino, o piloto realizar qualquer manobra não compatível com a competição, sob pena de sofrer as penalidades previstas no CDA 2022.

Capítulo XVI – Disposições Finais

- **Art. 97** – Qualquer notificação ou informação de autoridades de trânsito sobre desrespeito às leis de trânsito por piloto ou veículo na prova, ou sobre testes de veículo realizados em via pública, implicará na desclassificação do piloto responsável.
- **Art. 98** – **Reclamações** - As reclamações deverão ser feitas na **secretária de prova**, seguindo o descrito no **Código Desportivo de Automobilismo (CDA) 2022**.
- **Art. 99** – **Infrações e Penalidades** - São consideradas infrações, os casos previstos nos **Regulamentos Desportivo e Técnico**, também as infrações previstas no **CDA (Código Desportivo do Automobilismo) 2022**.
- **Art. 100** – As penalidades serão impostas de acordo com o **Regulamento Desportivo** e com o **Código Desportivo do Automobilismo (CDA) 2022**.
- **Art. 101** – **Casos Omissos** - Os casos omissos serão decididos pelos Comissários Desportivos.
- **Art. 102** – **Desclassificações** – Serão desclassificados os pilotos que não cumprirem as normas deste regulamento.
- **Art. 103** – As alterações no **Regulamento Desportivo**, serão em forma de adendo e entrarão em vigor na data de sua publicação.

Itatiba SP, 01 de junho de 2022.

**Federação de Automobilismo de São Paulo – Fasp
Clube Arrancada de Itatiba
G3 Motorsport**